

Ausschreibung

Fahrplan- und Infrastrukturstudie Werdenfels 2026+

Leistungsbeschreibung

Auftraggeber:

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Boschetsrieder Straße 69

D-81379 München

+49 89 – 74 88 25-0

München, den 16. März 2020

Inhalt

1	Projektbeschreibung	3
1.1	Die Auftraggeberin	3
1.2	Allgemeines	3
1.3	Untersuchungsraum.....	4
2	Leistungsumfang Fahrplanstudie	4
2.1	Betriebskonzept 2019.....	4
2.2	Betriebskonzept Dezember 2025	5
2.3	Fahrplanstudie.....	7
2.4	Personalübergang	9
2.5	Testat Fahrplankonzept.....	9
3	Leistungsumfang Infrastrukturstudie	10
3.1	Allgemeines	10
3.2	Ziel der Infrastrukturuntersuchung	10
3.3	Betriebskonzept	11
3.4	Technische Ausführung der Untersuchung	11
3.5	Abstimmungen mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der ÖBB Infra inkl. Testat Infrastrukturkonzept	12
3.6	Ermittlung der Kosten für Infrastrukturinvestitionen.....	12
3.7	Inhaltliche Unterstützung des Aufgabenträgers bei der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) 12	
4	Technische und organisatorische Festlegungen	12
4.1	Art der Darstellung	12
4.2	Abwicklung der Planung	13
4.2.1	Projektbegleitender Arbeitskreis	13
4.2.2	Abstimmungen mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der ÖBB Infra	13
4.2.3	Besprechungen, Niederschriften	13
4.2.4	Abschlussbericht	13
4.3	Zeitplan	14
5	Ausschreibungsbedingungen	14
5.1	Vergabeplattform und Kommunikation	14
5.2	Bestimmung über die Einsendung und Abgabe der Angebote	15
5.3	Eignungsprüfung	16
5.4	Angaben zu den Projektbearbeitern.....	17
5.5	Zuschlagskriterien	17
5.6	Nebenangebote und Änderungsvorschläge	18
5.7	Erstattung von Aufwendungen.....	18
5.8	Vertragsbedingungen.....	18
6	Formale Anforderungen an die Angebote	19

6.1	Abgabe in deutscher Sprache	19
6.2	Notwendiger Angebotsinhalt	19
6.3	Vollständigkeit des Angebots	19
6.4	Bindefrist	20
6.5	Unzulässige Wettbewerbsbeschränkungen	20
6.6	Bietergemeinschaften	20
6.7	Vertraulichkeit	20
6.8	Arbeitsressourcen	21
6.9	Kalkulation, Angabe von Kostensätzen, Zahlungsplan	21

1 Projektbeschreibung

1.1 Die Auftraggeberin

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Freistaats Bayern. Sie plant, finanziert und kontrolliert seit 1996 im Auftrag des Freistaats Bayern den bayerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr. Sie bestellt Nahverkehrsleistungen (Regionalzüge, S-Bahnen) bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Aufträge für Verkehrsleistungen werden in der Regel in Wettbewerbsverfahren vergeben. Den Auftrag erhält das EVU, welches das wirtschaftlichste Angebot in Bezug auf Preis und Qualität abgibt.

Nähere Informationen zu den Aufgaben der BEG finden Sie unter <https://beg.bahnland-bayern.de>.

1.2 Allgemeines

Die Schienenpersonennahverkehrsleistungen des heutigen sogenannten „Werdenfelsnetzes“ werden europaweit neu ausgeschrieben, mit einer geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2025. Die Neuausschreibung erfolgt grenzüberschreitend gemeinsam durch die BEG auf deutscher Seite und dem Verkehrsverbund Tirol auf österreichischer Seite.

Mit Inbetriebnahme der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke voraussichtlich im Dezember 2028 wird sich das Betriebskonzept der S-Bahn München grundlegend ändern, so auch auf dem von S-Bahn und Werdenfelsbahn gemeinsam bedienten Abschnitt. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass S-Bahn-Angebotsausweitungen in Form von Regional-S-Bahnen in Richtung Weilheim und Kochel während des zu betrachtenden Zeitraums hinzukommen. Hier sind die Ergebnisse aus den vom Bay. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) beauftragten und derzeit laufenden Untersuchungen im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ zu berücksichtigen.

Es wird daher erwartet, dass die vom Auftragnehmer zu erstellende Fahrplanstudie in zwei Stufen aufgeteilt wird:

- Betriebsstufe 1: S-Bahnlinie S6 im 20-Minuten-Takt,
- Betriebsstufe 2: S-Bahnlinie S6 im 15-Minuten-Takt, zwischen Starnberg und Tutzing zur Nebenverkehrszeit (NVZ) nur 30-Min-Takt (zzgl. ggf. weiterer Angebotsanpassungen bei der S-Bahn).

1.3 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf folgende Relationen:

- München Hbf – Tutzing – Weilheim – Murnau – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld in Tirol – Innsbruck (KBS 960)
- München Hbf – Tutzing – Penzberg – Kochel (KBS 961)
- Murnau – Oberammergau (KBS 963)
- Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach (KBS 965)

2 Leistungsumfang Fahrplanstudie

2.1 Betriebskonzept 2019

Der Auftragnehmer soll als Auftakt zur Fahrplanstudie eine Abbildung des Betriebskonzepts 2019 erstellen (Linientaktkarte inkl. Verkehre des Dieselnetzes Augsburg II auf der Ammersee- und Pfaffenwinkelbahn sowie der Tiroler S-Bahn-Verkehre zwischen Scharnitz und Innsbruck, konzeptionelle Bildfahrpläne). Die Ergebnisse werden im Rahmen eines Kick-Off-Termins vom Auftragnehmer präsentiert.

Auf den Strecken des Untersuchungsgebiets verkehren im Jahresfahrplan 2020 folgende Linien:

- **RE** München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald (am Wochenende mit Flügelzugdurchbindung von/nach Reutte in Tirol), 3 Zugpaare pro Tag
Strecke 5504, DB KBS 960
- **RB** München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Innsbruck mit Flügelzugdurchbindung von/nach Reutte in Tirol, vierstündlich
Strecke 5504, DB KBS 960 und ÖBB KBS 410
- **RB** München – Garmisch-Partenkirchen, vierstündlich
Strecke 5504, DB KBS 960
- **REX** Garmisch-Partenkirchen - Innsbruck, vierstündlich
Strecke 5504, DB KBS 960 und ÖBB KBS 410
- **RB** München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald mit Flügelzugdurchbindung von/nach Reutte in Tirol, zweistündlich und in verlängerten Einzellagen bis Seefeld
Strecke 5504, DB KBS 960 und ÖBB KBS 410
- **RB** München – Tutzing – Weilheim / Kochel (Flügelzugbetrieb), stündlich *Strecken 5504 und 5453, DB KBS 960 und 961*
- **RB** Tutzing – Penzberg (– Kochel) (Flügelzugbetrieb), stündliche HVZ-Verstärkerzugleistungen
Strecken 5453, DB KBS 961
- **RB** Murnau – Oberammergau, stündlich
Strecke 5451, DB KBS 963

- **RB** Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol, stündlich (zumeist durchgebundene Flügelzüge von/nach München)
Strecke 5452, DB KBS 965
- **RB** Reutte in Tirol - Kempten, zweistündlich zwischen Reutte in Tirol und Pfronten-Steinach sowie stündlich zwischen Pfronten-Steinach und Kempten
Strecke 5403, DB KBS 973
- **S6** München – Tutzing, 20-Minuten-Takt, wobei zwischen Starnberg und Tutzing zur NVZ nur 20/40-Min-Takt
Strecke 5504 + 5540, KBS 999.6
- **S5** Scharnitz – Seefeld in Tirol – Innsbruck, weitestgehend stündlich
ÖBB KBS 410
- **ICE** (Norddeutschland –) München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck, Einzel-fahrlagen
Strecken 5504, DB KBS 960 und ÖBB KBS 410
- Jeweils ggf. **HVZ-Verstärkerzüge**
- Güterzüge (SGV)

2.2 Betriebskonzept Dezember 2025

Der Auftragnehmer soll in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Fahrplanstudie in verschiedenen Varianten erstellen, die folgendes Betriebskonzept umfasst, welches auf dem Status quo aufbaut:

- **Express** München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald (3 Zugpaare wie heute)
Strecke 5504, DB KBS 960
- **Regionalzug** München – Mittenwald - Innsbruck, Variante 1: stündlich München – Mittenwald und Scharnitz – Innsbruck, zweistündlich durchgebunden, sowie zusätzlich HVZ-Verstärkerzugleistungen zwischen München und Garmisch-Partenkirchen (entspricht vsl. einer Betriebsstufe 1), Variante 2: durchgehend stündlich (entspricht vsl. einer Betriebsstufe 2)
Strecke 5504, DB KBS 960 und ÖBB KBS 410
- **S6** München – Tutzing, Betriebsstufe 1: 20-Minuten-Takt (NVZ: 20/40-Min-Takt), Betriebsstufe 2 nach Inbetriebnahme der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke: 15-Minuten-Takt (NVZ: 30-Min-Takt)
Strecke 5504 + 5540, KBS 999.6
- **S** Seefeld in Tirol – Innsbruck, stündlich
ÖBB KBS 410
- **Regionalzug** München – Tutzing – Kochel/Murnau (Flügelzugbetrieb wie im Status quo)
Strecken 5504 + 5453, DB KBS 960 und 961
- **Regionalzug** Tutzing – Penzberg (– Kochel): HVZ-Verstärkerleistungen wie im Status quo.
Strecken 5453, DB KBS 961
- **Regionalzug** Murnau – Oberammergau, stündlich wie im Status quo
Strecke 5451, DB KBS 963
- **Regionalzug** Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach, stündlich (Variante 1: keine Durchbindungen auf Regionalzüge von/nach München, Variante 2: vsl. einzelne Durchbindungen auf Regionalzüge von/nach München am Wochenende zu touristisch relevanten Zeiten)
Strecke 5452, DB KBS 965
- Jeweils ggf. **HVZ-Verstärkerzüge**

- **Fahrzeugeinsatz:** Variante 1: weitestgehend analog Status quo, Variante 2: Doppelstöckige Neufahrzeuge im HVZ-Verkehr von/nach München für größere Kapazitäten als heute zusätzlich zu den auf dem Status quo basierenden Fahrzeugen. Der Auftraggeber geht von einem Fahrzeugkonzept mit vsl. 3 unterschiedlichen Fahrzeugbauarten aus: vierteiliger einstöckiger Elektrotriebwagen analog Status quo mit 76 cm Einstiegshöhe, mehrteiliger einstöckiger Elektrotriebwagen mit 55 cm Einstiegshöhe, mehrteiliger doppelstöckiger Triebwagen mit 76 cm Einstiegshöhe.

Nördlich von Garmisch-Partenkirchen sind damit zwei Fahrplankonzepte (= zwei Betriebsstufen) notwendig, einmal basierend auf dem Status quo des heutigen S-Bahn-München-Konzeptes und einmal basierend auf dem Startkonzept 2. S-Bahn-Stammstrecke nach deren Inbetriebnahme.

Zwischen Tutzing und Wilzhofen ist für die 2. Betriebsstufe vsl. eine Infrastrukturmaßnahme (mind. ein Blocksignal in Richtung München am ehemaligen Bf Diemendorf) erforderlich, welche vom Auftragnehmer zu eruieren ist. Die Notwendigkeit hierfür ergibt sich aller Voraussicht nach mit dem neuen Fahrplankonzept für den Bahnknoten München, welches mit der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in Kraft tritt. Hier sind die Ergebnisse aus den vom StMB beauftragten und derzeit laufenden Untersuchungen im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ zu berücksichtigen.

Südlich von Garmisch-Partenkirchen sind mehrere Varianten zu untersuchen, die sich in folgenden kombinierbaren Randbedingungen unterscheiden und auch hier zu zwei zum Abschnitt München – Garmisch-Partenkirchen separaten Betriebsstufen führen:

1. Durchgehender Stundentakt München – Innsbruck ja/nein (= zwei Betriebsstufen)
2. Systemhalt Kainzenbad ja/nein

Weitere Prämissen:

Der Hp Iffeldorf soll von allen auf der Kochelseebahn verkehrenden Zügen immer bedient werden.

Der Hp Gießenbach soll von allen Regionalzügen auf der Karwendelbahn bedient werden.

Der Hp Bichlbach Almkopfbahn soll von allen Zügen auf der Außerfernbahn immer bedient werden.

Im Stadtgebiet Innsbruck werden zwei neue Haltepunkte errichtet, die im Fahrplankonzept berücksichtigt werden müssen. Der Verkehrshalt am Bahnhof Hötting wird aufgegeben und durch einen Halt zwischen Kranebitter Allee und Fürstenweg (im eingleisigen Abschnitt) ersetzt. Ein zusätzlicher neuer Haltepunkt Innsbruck WIFI wird südöstlich der Innbrücke errichtet. Beide Verkehrshalte sollen von allen Zügen bedient werden.

Der Halt von Regionalzügen am Bf Griesen ist disponibel. Sollte sich aus den Untersuchungen zum angedachten Stundentakt Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck und zum angedachten Halt Kainzenbad ergeben, dass für die Züge der Außerfernbahn in Garmisch-Partenkirchen frühere Abfahrten und spätere Ankünfte notwendig sind, um Reiseketten über

Garmisch-Partenkirchen hinaus aufrecht zu erhalten, so kann der Entfall des Systemhalts Griesen und damit die Auflassung als SPNV-Verkehrshalt vom Auftragnehmer vorgeschlagen werden.

Zwischen den bestehenden Haltepunkten Heiterwang-Plansee und Reutte Schulzentrum an der Außerfernbahn sind zwei neue Verkehrshalte in mehreren Varianten planerisch zu berücksichtigen. Ein Verkehrshalt wird der aktuell stillgelegte Haltepunkt Bad Kreckelmoos sein, der andere ein neu zu errichtender Haltepunkt Burgenwelt Ehrenberg. Letzterer soll sich direkt südlich des Katzenbergtunnels befinden. Es soll in drei Varianten untersucht werden ob eine fahrplantechnische Umsetzbarkeit für die Verkehrshalte jeweils einzeln und beide Halte zusammen gegeben ist und welche Beschleunigungsmaßnahmen auf der Strecke dafür gegebenenfalls notwendig sind, damit sich die planmäßige Beförderungszeit zwischen den beiden Systemkreuzungen Ehrwald und Reutte in Tirol gegenüber dem Status quo möglichst nicht erhöht. Diese Varianten sollen einem Nullfall ohne zusätzlichen Halt gegenübergestellt werden.

Der Auftraggeber geht davon aus, dass für die Umsetzung dieser Angebotsvarianten Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur notwendig werden. Diese sind per Fahrplankonstruktion zu eruiieren und schematisch graphisch (Streckenausschnitt) und tabellarisch in geeigneter Form darzustellen. Eine nähere Bewertung soll dann im Rahmen des Infrastrukturturteils erfolgen (vgl. Kapitel 3).

Optional soll vom Auftragnehmer eine dritte Betriebsstufe ausgearbeitet werden, welche aber als Detaillierungsgrad nicht 24-Stunden-Fahrpläne umfassen soll, sondern eine Netzgraphik und eine Liste hierfür notwendiger Infrastrukturmaßnahmen zum Ziel hat. Aufbauend auf der Betriebsstufe 2, welche die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke soll zusätzlich die Elektrifizierung der Pfaffenwinkelbahn Weilheim – Schongau unterstellt werden, welche eine durchgehende elektrische Traktion von Schongau bis München, also Durchbindungen auf selbiger Verbindung ermöglicht. Hierzu soll ein Fahrplankonzept in zwei Untervarianten entwickelt werden, zum einen auf Basis von Zugtrennungen und –vereinigungen mit Bestandszügen der Werdenfels-Strecke und zum anderen durch eine zu den restlichen Werdenfels-Zügen getrennte Linienführung. Für beide Untervarianten sind ggf. hierfür notwendige Infrastrukturausbauten zu eruiieren.

2.3 Fahrplanstudie

Planungsprämissen:

- Zwei Betriebsstufen im Netz Werdenfels 2026+ mit dem Fahrplanvolumen, welches ausgeschrieben werden soll und diese beiden Betriebsstufen nochmal unterteilt nach zwei Planungsräumen – je einen nördlich und südlich von Garmisch-Partenkirchen mit jeweiligen unter 2.2 schon beschriebenen Untervarianten.
- SGV wird durch DB Netz und ÖBB Infra vorgegeben, jedoch möglichst keine durch SGV verursachten Taktlücken im SPNV
- Fernverkehr wird vom Auftraggeber vorgegeben
- Ermöglichung besserer Betriebsqualität als heute -> „Robuster Fahrplan“

Für die im Abschnitt 2.2 erläuterten Verkehrsleistungen zu erstellende Fahrplanstudie gelten folgende Randbedingungen:

- Die Planungen sind mit der DB Netz AG und der ÖBB Infra abzustimmen. Für die Trassenkonstruktion sind die Richtlinien der DB Netz AG sowie der ÖBB Infra AG für deren jeweiligen Zuständigkeitsbereich zwingend einzuhalten
- Die Fernzüge sowie die Münchner S-Bahn (Achtung: Änderungen des Takts vsl. ab 12/2028 von 20 auf 15 Minuten) sind bei der Fahrplankonstruktion zu berücksichtigen.
- Die für die Fahrplanstudie zu unterstellenden Fahrzeuge sind mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- Die Fahrpläne sind als Linientaktkarten/Netzgrafiken jeweils einschließlich aller Anschlüsse in den genannten Knotenbahnhöfen, als konzeptionelle Bildfahrpläne und als 24-h-Tabellenfahrpläne (getrennt nach Mo-Fr, Sa+S) darzustellen.
- Für alle Strecken und Betriebsstufen sind Zugkilometerbilanzen zu erstellen und abzustimmen. Hierbei ist das so genannte bayerische Normjahr, welches 253 Werktage außer Samstag, 52 Samstage sowie 60 Sonn- und Feiertage umfasst, zu unterstellen.
- Die Datensätze müssen eine richtungsweise und gegebenenfalls produktscharfe Bilanzierung der zugscharfen Verkehrsleistungen in Zugkilometern beinhalten.
- Die aktuelle Kilometrierung des Trassenpreissystems der DB Netz AG sowie der ÖBB Infra ist zu unterstellen.
- Bei der Wahl des EDV-Systems ist sicherzustellen, dass die Datensätze mit der XML-Schnittstelle „railML“, Version 2.2, in ein mit gängigen EDV-Systemen lesbares Format (z.B. Excel) transferiert werden können.
- Für die ausgewählte Variante, welche schlussendlich im Wettbewerbsverfahren Werdenfels 2026+ ausgeschrieben werden soll, sind vom Auftragnehmer die Tabellenfahrpläne und Zugkilometerbilanzen so zu gestalten, dass diese auch als Anlage für die Leistungsbeschreibung des Wettbewerbsprojektes dienen können. Dies erfolgt auf Basis einer allgemeinen Formatvorlage, anhand derer der Auftragnehmer auch die Strukturen der Tabellenfahrpläne sowie der Berechnungstabellen für Haltekennzahlen und Leistungsvolumen erstellt. Die dafür notwendigen Randbedingungen/Eckpunkte (Kilometrierung, Tagtypen, Stationskategorien, etc.) sind mit dem Auftraggeber abzustimmen
- Für jede einzelne Variante sind Umlaufpläne für bis zu drei Fahrzeugvarianten, die Fahrzeuganzahl und die erreichten Kapazitäten darzustellen. Hierfür werden prognostizierte Besetzungszahlen vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

Ergebnisse anderer Gutachten sind, sofern vom Auftraggeber gefordert, zu übernehmen und einzuarbeiten. Beispielfhaft erwähnt seien aktuelle Untersuchungen im Rahmen des Pro-

gramms „Bahnausbau Region München“. Eine Passfähigkeit der Planungen an den Schnittstellen ist sicherzustellen.

Nach Abschluss der Fahrplanstudie muss der Auftragnehmer dem Auftraggeber bei Bieteranfragen während der Angebotsfrist zum SPNV-Wettbewerbsprojekt Werdenfels 2026+ zur Beratung zur Verfügung stehen.

Der Auftraggeber erachtet eine qualitative Prüfung der Fahrplankonzepte für zielführend. Daher soll durch den Auftragnehmer optional für die Betriebsstufe 2 des kompletten Ausschreibungsnetzes sowie auf den Strecken Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen – Pfronten-Steinach auch für die Betriebsstufe 1 (beide Betriebsstufen jeweils mit Untervarianten) eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU; „Simulation“) durchgeführt werden. Hierbei muss es möglich sein, seitens des Auftraggebers einen Zielwert für die Pünktlichkeit vorzugeben und dann zu eruiieren, welche Infrastrukturmaßnahmen oder/und Fahrplananpassungen hierfür notwendig sind. Hiermit soll die Praxistauglichkeit der Fahrplanstudie durch Aussagen zur zu erwartenden Verspätungsentwicklung und der sich daraus ergebenden Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherung auf der Strecke und in den Knoten evaluiert werden. Die Verwendung von in der Fachwelt anerkannter Systemsoftware wird vorausgesetzt.

Auch für die dritte Betriebsstufe soll durch den Auftragnehmer optional eine EBWU angeboten werden, welches jedoch auf die Strecken München – Garmisch-Partenkirchen, Tutzing – Kochel und Weilheim – Schongau begrenzt werden soll.

2.4 Personalübergang

Für die Personalübernahmevorgaben bei Vergabeverfahren wurde § 131 Abs. 3 GWB – Vergabe von öffentlichen Aufträgen über Personenverkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr – eingeführt.

Um den Personalbedarf vergleichen zu können, muss durch den Auftragnehmer tabellarisch aufgelistet werden, welche vor der Inbetriebnahme des Netzes Werdenfels 2026+ verkehrenden Züge bzw. Zeitlagen in das Netz Werdenfels 2026+ aufgenommen werden. Die Auflistung kann in Streckenabschnitte aufgeteilt werden. Aufzulisten sind für das Netz Werdenfels 2026+ die Züge nach Verkehrstagen, Abfahrtszeit am Startbahnhof, Ankunftszeit am Zielbahnhof sowie gegebenenfalls auch Abfahrts- und Ankunftszeiten für zwischen Start und Ziel der Zugfahrt liegende Knotenbahnhöfe.

Zu diesen Zügen müssen die vor der Inbetriebnahme des Netzes Werdenfels 2026+ verkehrenden Züge bzw. Zeitlagen zugeordnet werden. Diese wiederum enthalten Angaben zum Ursprungsnetz bzw. Ursprungsvertrag, Verkehrstagen, Abfahrtszeit am Startbahnhof, Ankunftszeit am Zielbahnhof sowie gegebenenfalls auch Abfahrts- und Ankunftszeiten für zwischen Start und Ziel der Zugfahrt liegende Knotenbahnhöfe.

2.5 Testat Fahrplankonzept

Im Anschluss an die Erstellung der Fahrplankonzepte soll dafür ein Testat der Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG und ÖBB Infra erfolgen. Der Auftragnehmer dieses Gutachtens wird hierzu der DB Netz AG und der ÖBB Infra alle hierfür notwendigen Daten in geeigneter Form zukommen lassen.

3 Leistungsumfang Infrastrukturstudie

3.1 Allgemeines

Auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen - Innsbruck können über die Karwendelbahn im SPNV aus infrastrukturellen Gründen aktuell nur Zugverbindungen im Zweistundentakt angeboten werden. Ziel des Auftraggebers und des VVT ist, auf dieser Strecke einen klaren Stundentakt mit Systemkreuzungen in Garmisch-Partenkirchen und Scharnitz anzubieten. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der Auftragnehmer untersuchen, welche Anpassungen im Bereich der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur im grenzüberschreitenden Streckenabschnitt Bahnhof Garmisch-Partenkirchen – Bahnhof Scharnitz (Tirol) (mit Fokus vsl. auf Mittenwald – Scharnitz) der DB-Strecke 5504 / ÖBB-Strecke 35101 notwendig sind, um die hierfür notwendigen Fahrzeitverkürzungen durch Beschleunigung der Verkehre zu erreichen.

Diese Untersuchung erfolgt für mehrere Fahrplanszenarien mit kombinierbaren Randbedingungen:

1. Durchbindung München – Außerfernbahn mit Flügelzugteil ja/nein
2. Systemhalt Kainzenbad ja/nein

3.2 Ziel der Infrastrukturuntersuchung

Ziel der Untersuchung ist es, die für den beschriebenen Fahrplan (siehe Punkt 2.2) im Bereich der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur im grenzüberschreitenden Streckenabschnitt Bahnhof Garmisch-Partenkirchen – Bahnhof Scharnitz (Tirol) notwendigen Infrastrukturanpassungen einschließlich der jeweiligen Kosten zu ermitteln und hierfür kostengünstige Lösungen zu entwickeln. Die gewählten Lösungen müssen genehmigungsfähig im Sinne der Vorschriften der EBO und seinem österreichischen Pendant sein und den Vorschriften der DB Netz AG und der ÖBB Infra entsprechen. Ergebnisse dieser Untersuchung müssen als Grundlage für eine spätere Vorplanung (gemäß HOAI) verwertbar sein.

Folgende Maßnahmen sollen in der Untersuchung mitberücksichtigt werden:

- Streckensanierung inkl. Unterbau
- Schnellere Ein- und Ausfahrten in den Bahnhöfen, dies speziell auch durch schneller befahrbare Weichen für Ein- und Ausfahrten bei Zweiggleisfahrten
- LST-Anpassungen (Signalwirkung, Zugeinwirkung, Bahnübergangssicherungen)
- Streckenbeschleunigung (z.B. Überhöhung, Trassenoptimierung)
- Maßnahmen im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus (Brücken, Durchlässe etc.)
- Erfordernisse, die sich aus der Thematik der 16. BImSchV ergeben
- Maßnahmen im Bereich der Verkehrsstationen (z.B. Beseitigung gleisquerender Bahnsteigzugänge)

- Volle Ausnutzung der Bogengeschwindigkeit, auch unter Berücksichtigung möglicher Ausnahmegenehmigungen zu den Grenzwerten der EBO (und dem österreichischen Pendant)

Es wird dabei vorausgesetzt, dass hierbei die üblichen Randbedingungen einer elektrifizierten Strecke (z.B. Maststandorte) beachtet werden.

Die Infrastrukturmaßnahmen müssen derart gewählt werden, dass das jeweilige unterstellte Fahrplanszenario robust, demzufolge mit hoher Pünktlichkeit (ca. 98 %), fahrbar ist.

Demzufolge ist es, wie im Kapitel 2.3 schon beschrieben, gegebenenfalls erforderlich, für jede Variante des Fahrplankonzeptes im Abschnitt Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU, „Betriebssimulation“) die Funktionalität zu prüfen. Hiermit soll die Praxistauglichkeit der Fahrplanstudie durch Aussagen zur zu erwartenden Verspätungsentwicklung und der sich daraus ergebenden Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherung auf der Strecke und in den Knoten evaluiert werden. Die Verwendung von in der Fachwelt anerkannter Systemsoftware wird vorausgesetzt.

3.3 Betriebskonzept

Das zu unterstellende Betriebskonzept und hier speziell für den Abschnitt Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck basiert auf dem in der Fahrplanstudie unter Punkt 2.2 stehenden Ausführungen zum Betriebskonzept der Ausschreibung Werdenfels 2026+. Auch der zu unterstellende Fahrzeugeinsatz wird hieraus abgeleitet. Die S-Bahn-Linie Seefeld-Innsbruck ist dabei nicht Teil der Ausschreibung und wird mit einem separaten Fahrzeugpark gefahren.

3.4 Technische Ausführung der Untersuchung

Die Planfälle sind als Netzgrafik/Linientaktkarte mit den Taktfahrzeiten aller Linien und unter Punkt 1.2 genannten Knoten im Bereich zwischen München und Innsbruck kompatibel zur Fahrplanstudie darzustellen. Außerdem sind konzeptionelle Bildfahrplan-Auszüge für die Strecken dieses Raums über mindestens 4 Stunden in der Hauptverkehrszeit zu liefern. Die ggf. fahrzeugabhängig ermittelten Geschwindigkeitskonzeptionen nach Infrastrukturertüchtigung sind streckenbezogen als Fahrschaudiagramm darzustellen.

Der Auftragnehmer lässt zusätzlich die ausgearbeiteten Fahrplankonzepte (alle Betriebsstufen und alle Varianten) dem Auftraggeber im Format Rail.ML Version 2.3 zukommen.

Die ausgearbeiteten Lösungsmöglichkeiten sind im Lageplan M 1:1.000 darzustellen. Querprofile sind nicht erforderlich.

Aus Kostenschätzungen müssen auch die Kosten für die jeweiligen Anlagenbestandteile oder Maßnahmen einzeln hervorgehen. Insbesondere ist eine Differenzierung nach Anlagenbestandteilen erforderlich, die den Anforderungen an die standardisierte Bewertung entspricht.

Der Auftragnehmer hat alle Untersuchungsschritte und Ergebnisse in einem Bericht zusammenzufassen und zu bewerten.

3.5 Abstimmungen mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der ÖBB Infra inkl. Testat Infrastrukturkonzept

Im Anschluss an die Erstellung des Fahrplan- und Infrastrukturkonzepts soll ein Testat dieser durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG und ÖBB Infra erfolgen. Der Auftragnehmer wird hierzu der DB Netz AG alle hierfür notwendigen Daten in geeigneter Form zukommen lassen.

Die notwendige Zusammenarbeit mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG sowie der ÖBB Infra bezüglich Fragen aus dem Fahrplan- und Infrastrukturbereich ist vom Auftragnehmer zu berücksichtigen. Die Machbarkeit und Kosten der vorgeschlagenen Konzepte müssen von den Infrastrukturgesellschaften auf Plausibilität bestätigt sein. Die Fahrpläne (Netzgrafik, Linientaktkarte) müssen unter der Prämisse der Infrastrukturmaßnahmen von den Infrastrukturgesellschaften testiert sein. Grundsätzlich sind hierzu weitere bilaterale Fachgespräche zwischen Auftragnehmer und DB Netz AG bzw. ÖBB Infra einzuplanen.

3.6 Ermittlung der Kosten für Infrastrukturinvestitionen

Gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern DB Netz AG, DB Station&Service AG und ÖBB Infra sind die Grobkosten für jede ermittelte Infrastrukturmaßnahme zu ermitteln und den Maßnahmen zuzuordnen.

3.7 Inhaltliche Unterstützung des Aufgabenträgers bei der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST)

Der Auftraggeber ist für einen Teil der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST), welche die DB Netz AG federführend erstellt, inhaltlich verantwortlich. Im Rahmen dieses Gutachtens kann eine inhaltliche Unterstützung des Auftraggebers durch den Auftragnehmer in Form von Textbausteinen oder dem Erstellen kleinerer Zahlenwerke (z.B. Auflisten von Zugzahlen) notwendig werden, welche der Auftraggeber gegebenenfalls jeweils kurzfristig abrufen wird.

4 Technische und organisatorische Festlegungen

4.1 Art der Darstellung

Der Auftragnehmer hat alle Untersuchungsschritte und Ergebnisse in einem Bericht schriftlich und elektronisch zusammenzufassen und zu bewerten.

Der Bezugsfall und die Maßnahmenpakete sind als Netzgrafik/Linientaktkarte mit den Taktfahrzeiten aller Linien und Knoten im Bereich zwischen München, Oberammergau, Pfronten-Steinach, Innsbruck und Kochel darzustellen. Nachrichtlich sind hier auch die Taktzeiten der Anschlussstrecken z.B. nach Kempten Hbf, Schongau, Geltendorf, S-Bahn in Tutzing usw. anzugeben. Außerdem sind konzeptionelle Bildfahrplan-Auszüge für die Strecken dieses Raums über mindestens 4 Stunden in der Hauptverkehrszeit zu liefern. Falls Ausweitungen

von Verkehrsleistungen notwendig sind, sollen diese tabellarisch analog der Gutachtertätigkeiten bei Wettbewerbsprojekten festgehalten werden.

4.2 Abwicklung der Planung

4.2.1 Projektbegleitender Arbeitskreis

Zur Begleitung der Studie wird ein projektbegleitender, grenzüberschreitender Arbeitskreis eingerichtet. Diesem sollen neben dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber u.a. Vertreter des VVT, der ÖBB Infra, der DB Netz AG sowie ggf. des StMB, des Amts der Tiroler Landesregierung und der DB Station & Service AG angehören.

Zu Beginn der Untersuchungen wird eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Für diese Veranstaltung erwarten wir vom Auftragnehmer folgende Besprechungsgrundlage:

- Graphische Abbildung des Bezugsfalls (Regelfahrplan 2019)
- Graphische Abbildung der Ist-Infrastruktur (schematisch skizziert)

Im Verlauf der Untersuchung sind im Rahmen des projektbegleitenden Arbeitskreises mindestens vier Zwischenpräsentationen durchzuführen. Diese dienen dazu, allen beteiligten Projektpartnern den aktuellen Arbeitsstand vorzustellen, das weitere Vorgehen zu besprechen und für den weiteren Projektverlauf notwendige Entscheidungen zu treffen. Nach Abschluss der Untersuchungen erfolgt eine Ergebnispräsentation. Von sämtlichen Sitzungen sind vom Auftragnehmer Protokolle zu erstellen und mit allen Beteiligten abzustimmen.

Alle Veranstaltungen finden in der Regel in München oder Innsbruck statt. Einladung und Organisation werden durch den Gutachter durchgeführt.

4.2.2 Abstimmungen mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der ÖBB Infra

Die notwendige Zusammenarbeit mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der ÖBB Infra bezüglich Fragen aus dem Fahrplan- und Infrastrukturbereich ist vom Auftragnehmer zu berücksichtigen. Evtl. dadurch entstehende Kosten der DB-Infrastrukturgesellschaften und der ÖBB Infra werden durch den Auftraggeber direkt abgegolten. Für eine Teilnahme von DB-Infrastrukturgesellschaften oder/und der ÖBB Infra an der Bietergemeinschaft selbst ist der Auftraggeber offen.

4.2.3 Besprechungen, Niederschriften

Über die mit dem Auftraggeber sowie mit sonstigen Planungsbeteiligten geführten Besprechungen sind durch den Auftragnehmer Ergebnisniederschriften zu fertigen und den Beteiligten bis spätestens 5 Werktage danach zuzuleiten. (Hiervon kann fallweise nach mündlicher Abstimmung auch abgewichen werden.) Der Aufwand für Besprechungen ist mit dem Honorarangebot abgegolten. Ebenso die Teilnahme und Mitwirkung an Besprechungen mit Dritten.

4.2.4 Abschlussbericht

Der Abschlussbericht ist inkl. aller Pläne 2-fach als Druckexemplar sowie 2-fach auf Datenträgern zu fertigen und dem Auftraggeber zu übergeben.

Die für die Erstellung der Planungsunterlagen anzuwendenden EDV-Programme sind mit dem Auftraggeber abzustimmen. Datenträger und Datenaustauschformat sind so zu wählen, dass eine direkte Übertragung auf EDV-Anlagen des Auftraggebers möglich ist.

Die Planungsergebnisse sind nur in Abstimmung mit dem Auftraggeber an Dritte weiterzugeben oder zu präsentieren. Die Übergabe der erstellten Fahrplandaten erfolgt in den Datenformaten XML, RailML 2.2 und PDF an den Auftraggeber.

Es ist eine Kurzfassung des Abschlussberichtes (sog. management summary) zu erstellen.

4.3 Zeitplan

- Frist für Bieterrückfragen 08. April 2020
- Abgabe des Angebots 20. April 2020 (12:00 Uhr)
- Kick-Off-Veranstaltung Mai 2020
- 1. Zwischenpräsentation Juni 2020
- 2. Zwischenpräsentation Juli 2020
- 3. Zwischenpräsentation August 2020
- 4. Zwischenpräsentation September 2020
- Abschlusspräsentation Oktober 2020
- Begleitung Bieterphase des Wettbewerbsprojektes durch Beantwortung von Rückfragen zum Fahrplan- und Fahrzeugeinsatzkonzept bis vsl. Dezember 2021
- Abschlussbericht Juni 2021

5 Ausschreibungsbedingungen

5.1 Vergabeplattform und Kommunikation

Der Auftraggeber stellt auf einer Vergabeplattform im Internet alle Informationen zu dem Vergabeverfahren, die – ggf. fortgeschriebenen – Vergabeunterlagen sowie Bewerberinformationen kostenlos, uneingeschränkt, vollständig und direkt zur Verfügung (vgl. § 29 Abs. 1 UVgO).

Die Vergabeplattform ist unter folgender Internetadresse erreichbar:

<https://www.subreport.de/E12455982>

Eine anderweitige Bereitstellung bzw. ein Versand der Vergabeunterlagen erfolgt nicht. Änderungen bzw. Fortschreibungen der Vergabeunterlagen bleiben vorbehalten.

Eine Registrierung auf der Vergabeplattform wird nicht vorausgesetzt und ist zum Abruf der Vergabeunterlagen nicht erforderlich. Aus der Möglichkeit des registrierungsfreien Unterlagenabrufs resultiert somit die Pflicht zum selbständigen und eigenverantwortlichen Abruf etwaiger Änderungen der Vergabeunterlagen oder zusätzlich bereitgestellter Informationen. Allerdings ist eine freiwillige Registrierung auf der Vergabeplattform für Interessenten möglich (vgl. § 7 Abs. 3 Satz 2, 2. HS UVgO).

Änderungen und zusätzliche Informationen werden ausschließlich auf der Vergabeplattform bekannt gegeben, so dass eine freiwillige Registrierung im eigenen Interesse der Bieter liegt.

Die Kommunikation mit dem Auftraggeber erfolgt ausschließlich über das Bieterkommunikationssystem auf der Vergabeplattform. Bewerber und Bieter haben die Bedienungshinweise zur Vergabeplattform (Anlage SRE 1) und die Hinweise zu den Elektronischen Mitteln (Anlage SRE 2) zu beachten.

Rückfragen zu den Vergabeunterlagen sind unverzüglich in Textform (bearbeitbarer / kopierbarer Text oder Word-Datei) ausschließlich über das interne Bieterkommunikationssystem der Vergabeplattform einzureichen. Die Rückfrage ist kenntlich zu machen, indem der Bezug zur Ausschreibung angegeben wird (z.B. Leistungsbeschreibung Ziffer 4.2).

Die Antworten werden ebenfalls über das interne Bieterkommunikationssystem der Vergabeplattform erfolgen. Sowohl Fragen als auch Antworten werden, soweit sie von allgemeinem Interesse sind, in anonymisierter Form an alle Bieter bekannt gegeben.

Die Rückfragenfrist endet am

08.04.2020, 16:00 Uhr.

5.2 Bestimmung über die Einsendung und Abgabe der Angebote

Der Auftraggeber fordert die Bieter dazu auf, zum festgesetzten Termin ein Angebot abzugeben.

Die Angebote müssen bis zum

20.04.2020, 12:00 Uhr

elektronisch in Textform über die Vergabeplattform

<https://www.subreport.de/E12455982>

eingegangen sein.

Das Angebot ist im PDF-Dateiformat, ggf. eingescannt, ohne Kopier-/Druckschutz, zu übermitteln. Das rechtsverbindlich, handschriftlich unterschriebene Angebotsschreiben des Bieters ist als eingescannte PDF-Datei einzureichen. Angebote sind rechtsverbindlich unterschrieben und vollständig inklusive aller geforderten Nachweise, Unterlagen und Erklärungen in deutscher Sprache einzureichen. Ausländische Schriften müssen neben dem Original auch eine deutsche Übersetzung der Nachweise und Erklärungen beilegen. Hierfür entstehende Kosten sind vom Bieter zu tragen. Die Bieter tragen die Verantwortung für die korrekte Übersetzung der eingereichten Nachweise und Erklärungen.

Die Angebote werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vertraulich behandelt. Die von den Bietern erbetenen personenbedingten Angaben werden im Rahmen des Vergabeverfahrens verarbeitet und gespeichert.

5.3 Eignungsprüfung

a)

Die BEG erwartet im Rahmen der Eignungsprüfung vom Auftragnehmer, ggf. auch von dessen Unterauftragnehmer, Referenzen in den Teilbereichen Fahrplanstudie und Infrastrukturplanung.

Der Auftragnehmer hat zum Nachweis mit dem Angebot im Wege einer Eigenerklärung jeweils mindestens 2 Referenzen über vergleichbare Leistungen aus den letzten fünf Jahren anzugeben und hierbei mindestens der jeweilige Auftraggeber inkl. Ansprechpartner und die Aufgabenstellung in dem Referenzprojekt darzulegen. Als Referenzen gelten allein oder in einem Bieterkonsortium erstellte kombinierte Fahrplan- und Infrastrukturgutachten inklusive eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchungen (EBWU; „Simulationen“) für eine Strecke oder ein Streckennetz in Deutschland, auf welchem mindestens ein täglich verkehrender, vertakteter Schienenpersonennahverkehr betrieben wird. Die Vorlage von Referenzschreiben früherer Auftraggeber ist nicht erforderlich.

In der Eigenerklärung können über die geforderte Mindestanzahl an Referenzen hinaus weitere Referenzen angegeben und beschrieben werden.

b)

Angebote von Bietern,

- a) über deren Vermögen das Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares gesetzliches Verfahren eröffnet wurde oder die Eröffnung beantragt oder dieser Antrag mangels Masse abgelehnt worden ist,
- b) die sich in Liquidation befinden,
- c) die nachweislich eine schwere Verfehlung begangen haben, die ihre Zuverlässigkeit als Bewerber in Frage stellt,
- d) die ihre Verpflichtung zur Zahlung von Steuern und Abgaben sowie der Beiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung nicht ordnungsgemäß erfüllt haben,
- e) die im Vergabeverfahren vorsätzlich unzutreffende Erklärungen in Bezug auf ihre Eignung abgegeben haben,

können von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen werden.

Der Bieter muss erklären, dass die unter a) bis e) genannten Fälle auf ihn nicht zutreffen.

5.4 Angaben zu den Projektbearbeitern

Im Angebot ist anzugeben, welche Mitarbeiter des Bieters unter Angabe ihrer Qualifikationen und Erfahrungen das Projekt mit Auftragsdurchführung betraut sein werden.

Zur Zuschlagsrelevanz siehe nachfolgend Zif. 5.5.

5.5 Zuschlagskriterien

Der Zuschlag wird auf das unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Zuschlagskriterien wirtschaftlichste Angebot erteilt:

1. Wertungspreis: 80 %

2. Organisation und Erfahrung des mit der Durchführung des Auftrags betrauten Personals: 20 %

a) Der Wertungspreis (WP) ist der angebotene Nettopreis für alle ausgeschriebenen Leistungen (inkl. Reise- und Nebenkosten). Optionale Leistungen oder Eventualpositionen werden nicht berücksichtigt.

Der Wertungspreis wird in einen Punktwert zwischen 1 bis 80 Punkten umgerechnet. Dabei erhält das Angebot mit dem geringsten Wertungspreis 80 Punkte. Alle weiteren Angebote erhalten entsprechend folgender Formel einen geringeren oder gleich großen Punktwert:

$$\text{Punktwert Wertungspreis}_{\text{Angebot i}} = \frac{\text{WP}_{\text{Angebot mit geringstem Wertungspreis}}}{\text{WP}_{\text{Angebot i}}} \times 80 \text{ Punkte}$$

Der so ermittelte „Punktwert Wertungspreis“ geht wie weiter unten beschrieben in die Gesamtbewertung ein.

b) Für das Wertungskriterium „Organisation und Erfahrung des mit der Durchführung des Auftrags betrauten Personals“ werden maximal 20 Punkte vergeben. Der Auftraggeber wird die Darlegungen zu diesen Punkten daraufhin beurteilen, inwieweit sie aus seiner Sicht

- sehr gut = 20 Punkte
- gut = 16 Punkte
- befriedigend = 12 Punkte
- ausreichend = 8 Punkte
- mangelhaft = 4 Punkte
- ungenügend = 0 Punkte

sind.

Dabei werden folgende Unterkriterien berücksichtigt:

Organisation des Teams:

- Projektorganisation inkl. Beschreibung des zur Leistungserbringung vorgesehenen Teams und Vorlage eines Organigramms mit Funktionsbezeichnung der jeweiligen Team-Mitglieder
- Darlegung der vorgesehenen Vertretungsregelungen für Urlaubs- und Krankheitsfälle und der Methoden zur Gewährleistung des im Vertretungsfall erforderlichen Informationsstandes des Vertreters sowie der vorgesehene Umgang mit Fluktuationen im Team und dabei ebenfalls der Methoden zur Gewährleistung eines lückenlosen Übergangs auf das nachfolgende Teammitglied

- Erfahrung des mit der Auftragsdurchführung betrauten Personals:

- Namentliche Benennung und Beschreibung der Erfahrung der für die Ausführung des Auftrags vorgesehenen Team-Mitglieder bei der Erstellung von Fahrplan- und Infrastrukturstudien sowie bei eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen

c) Der Gesamtpunktwert ergibt sich aus der Addition der Punktwerte Wertungspreis sowie „Organisation und Erfahrung des mit der Durchführung des Auftrags betrauten Personals“. Das Angebot mit dem höchsten Gesamtpunktwert ist das wirtschaftlichste Angebot.

5.6 Nebenangebote und Änderungsvorschläge

Nebenangebote und Änderungsvorschläge sind nicht zulässig.

5.7 Erstattung von Aufwendungen

Aufwendungen, die bei der Angebotserstellung und im weiteren Verlauf des Ausschreibungsvorgangs entstehen, werden nicht erstattet.

5.8 Vertragsbedingungen

Der Vertrag kommt mit dem Zuschlag zustande. Bei Widersprüchen im Vertrag gelten nacheinander:

- die Leistungsbeschreibung des Auftraggebers,
- die Informationsschreiben des Auftraggebers an die Bieter [falls erfolgt],
- das Angebot des Auftragnehmers.

6 Formale Anforderungen an die Angebote

6.1 Abgabe in deutscher Sprache

Das Angebot ist in allen seinen Bestandteilen, inklusive aller geforderten Nachweise und Erklärungen, in deutscher Sprache abzufassen. Schriften in anderen Sprachen müssen neben dem Original auch eine deutsche Übersetzung der Nachweise und Erklärungen beilegen. Hierfür entstehende Kosten sind vom Bieter zu tragen. Die Bieter tragen die Verantwortung für die korrekte Übersetzung der eingereichten Nachweise und Erklärungen.

6.2 Notwendiger Angebotsinhalt

Das Angebot muss umfassen:

- Angebotsschreiben des Bieters mit einer rechtsverbindlichen Unterschrift
- Benennung eines verantwortlichen Ansprechpartners und einer Person in Vertretung
- Angaben zur den Projektmitarbeitern und Zuordnung zu den jeweiligen Teilprojekten Fahrplanstudie, Infrastrukturstudie und EBWU (siehe oben Zif. 5.4)
- Erklärungen zur Eignungsprüfung (siehe oben Zif. 5.3)
- Bestätigung der Bindefrist (siehe Zif. 6.4)
- Erklärung des Bieters, dass sein Angebot in allen Punkten den Forderungen der Leistungsbeschreibung entspricht und die Regelungen dieser Vergabeunterlagen von ihm uneingeschränkt akzeptiert werden.
- Der Bieter überträgt mit Erhalt der vereinbarten Vergütung alle Urheberrechte aus der erbrachten Leistung und die Nutzungsrechte daran an den Auftraggeber.
- Der Bieter verpflichtet sich zur Einhaltung allgemeiner Verschwiegenheit und Vertraulichkeit hinsichtlich der durch die Leistungserbringung erworbenen Informationen (siehe hierzu auch Ziffer 6.7).
- Preise der Dienstleistungen. Alle Preise sind in Euro anzugeben. Die Mehrwertsteuer ist separat auszuweisen. Im Einzelnen siehe Zif. 6.10.
- weitere Angebotsinhalte siehe Zif. 6.10 Kalkulation

6.3 Vollständigkeit des Angebots

Das Angebot muss vollständig sein; unvollständige Angebote können ausgeschlossen werden. Das Angebot muss die Preise und die in den Vergabeunterlagen geforderten Erklärungen, Nachweise und Angaben (erforderlichenfalls mit den deutschen Übersetzungen) enthalten. Fehlende oder unvollständige Nachweise und Erklärungen können zum Ausschluss vom Vergabeverfahren führen.

Änderungen des Bieters an seinen Eintragungen müssen zweifelsfrei sein. Alle Eintragungen müssen dokumentenecht sein. Änderungen an den Vergabeunterlagen sind unzulässig. Ein Angebot muss rechtsverbindlich von einer zeichnungsberechtigten Person unterschrieben sein und alle ggf. geforderten Nachweise enthalten. Bei einer Bietergemeinschaft gilt dies für alle Beteiligten.

Das Angebot einer Bietergemeinschaft muss von allen an der Bietergemeinschaft beteiligten Unternehmen rechtsverbindlich unterschrieben sein. Fehlt die Unterschrift eines Mit-

glieders, so liegt kein rechtsverbindliches Angebot der Bietergemeinschaft vor. Das Angebot ist in einem solchen Fall von der Wertung auszuschließen. Kommt jedoch einem Mitglied aufgrund eines rechtsgültigen Gesellschaftsvertrages zum Zeitpunkt der Angebotseröffnung Alleingeschäftsführungsbefugnis zu oder ist er aufgrund entsprechender Erklärung aller Bieter für alle bevollmächtigt, so genügt die Unterschrift dieses Mitglieds. Die Alleingeschäftsführungsbefugnis ist in diesem Fall nachzuweisen.

6.4 Bindefrist

Die Bindefrist läuft bis 30.06.2020. Bis zum Ablauf dieses Datums ist der Bieter an sein Angebot gebunden.

Der Bieter unterliegt mit der Abgabe seines Angebotes den Bestimmungen über nicht berücksichtigte Angebote.

6.5 Unzulässige Wettbewerbsbeschränkungen

Angebote von Bietern und Bietergemeinschaften, die sich im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren an einer unzulässigen Wettbewerbsbeschränkung beteiligen, werden ausgeschlossen.

6.6 Bietergemeinschaften

Geben mehrere Unternehmen ein gemeinschaftliches Angebot ab, so hat die Bietergemeinschaft in ihrem Angebot eine von allen Mitgliedern unterschriebene Erklärung abzugeben. In dieser Erklärung muss die Bildung einer Bietergemeinschaft im Auftragsfall organisatorisch geregelt sein. Darüber hinaus sind alle Mitglieder der Bietergemeinschaft aufzuführen und der für die Durchführung des Vertrages bevollmächtigte Vertreter zu benennen. Die entsprechend Vollmacht ist dem Angebot im Original beizufügen. Darüber hinaus ist zu erklären, dass alle Mitglieder als Gesamtschuldner haften.

Die oben genannten Nachweise müssen für jedes Mitglied einer Bietergemeinschaft vorgelegt werden. Bei der Beurteilung der Eignung einer Bietergemeinschaft wird die Bietergemeinschaft als Ganzes beurteilt. Die Bildung von Bietergemeinschaften nach Angebotsabgabe ist unzulässig.

6.7 Vertraulichkeit

Die Vergabeunterlagen dürfen nur zur Erstellung eines Angebotes verwendet werden. Jede Veröffentlichung und Weitergabe (auch auszugsweise) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Auftraggebers dieses Gutachtens nicht gestattet.

Die Vergabeunterlagen werden nur an die interessierten Bieter herausgegeben. Die Inhalte der Vergabeunterlagen sind vertraulich zu behandeln. Dem Angebot ist eine entsprechende Vertraulichkeitserklärung beizufügen. Darüber hinaus sind beim Einsatz von Subunternehmern auch diese entsprechend vertraglich zur vertraulichen Behandlung zu verpflichten.

Der Bieter hat, auch nach Beendigung der Angebotsphase, über die ihm bei seiner Tätigkeit bekannt gewordenen geschäftlichen Angelegenheiten von BEG und VVT Verschwiegenheit zu wahren. Er hat hierzu auch die bei der Erstellung und Vorbereitung des Ange-

botes beschäftigten Mitarbeiter sowie die eingesetzten Subunternehmer zu verpflichten. Ebenso verpflichten sich BEG und VVT, alle Angebotsunterlagen vertraulich zu behandeln und nicht an Dritte weiterzugeben.

Alle Arbeitsergebnisse dürfen nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers für Aufträge anderer Auftraggeber verwendet, an Dritte weitergegeben oder präsentiert werden.

6.8 Arbeitsressourcen

Der Gutachter hat seine technischen Arbeitsressourcen in eigener Verantwortung bereitzustellen. Bei Arbeiten vor Ort bei der BEG oder dem VVT werden Räumlichkeiten (Besprechungsräume) mit entsprechendem Equipment (Flipcharts, Beamer) bereitgestellt.

6.9 Kalkulation, Angabe von Kostensätzen, Zahlungsplan

Die Vergütung der zu erbringenden Leistungen erfolgt pauschal inkl. Reise- und evtl. Nebenkosten. Der Bieter muss eine detaillierte Kalkulation mit den jeweiligen Preisen der einzelnen Leistungen vorlegen. Alle Preise sind in Euro und in Nettobeträgen anzugeben. Die Mehrwertsteuer ist separat auszuweisen.

Die jeweiligen Kosten für die Kapitel 2 „Fahrplanstudie Leistungsumfang“ und 3 „Infrastrukturstudie Leistungsumfang“ sind getrennt und explizit auszuweisen.

Sämtliche Ausführungen zu den Auftragsbestandteilen sollen in Form eines Grundangebotes kalkuliert und dargelegt werden. Eine Ausnahme hiervon bildet die in den Kapiteln 2.3 und 3.2. erwähnte optionale Prüfung auf betriebliche Stabilität. Diese Prüfung soll in Form zweier separaten Optionen kalkuliert und angeboten werden – für die Betriebsstufe 3 getrennt zu den beiden ersten Betriebsstufen. Die Kurzfassung des Abschlussberichtes bildet die zweite separat zu kalkulierende und anzubietende Option.

Zur Plausibilisierung des Pauschalpreises soll im Angebot eine grobe Abschätzung der Aufwandsmenge angegeben und erläutert werden, welche Überlegungen dieser Abschätzung zugrunde liegen.

Für (weitere) folgende zusätzliche Optionen sollen Angebote separat kalkuliert werden:

- Zusätzliche Fahrplanvarianten, die sich während der Bearbeitungszeit ergeben könnten
- Weitere Fahrzeugvarianten für die Umlaufplanung
- Zusätzliche Besprechung (Kosten pro Besprechung)
- Zusätzliche Simulationsläufe (Kosten pro Durchlauf)

Die Vergütung wird folgendermaßen fällig:

- 10 % nach der Auftragsvergabe
- 20 % nach der zweiten Zwischenpräsentation

- 40 % nach Abgabe der Abschlusspräsentation und der Vergabeunterlagen für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen
- 10 % nach Abgabe des Abschlussberichts
- 20 % nach Abschluss des Gesamtprojekts einschließlich der Bieterphase des Wettbewerbsprojekts